
第8章

地場企業の基盤が注目される インド自動車産業の発展

島根 良枝

はじめに

近年のインド経済発展を象徴する事例として、自動車産業⁽¹⁾の成長が注目される。自動車生産は1980年代後半に伸長した後、1990年代初頭には停滞したものの、1993/94年度以降再び顕著に拡大している。その中心は乗用車および二輪車生産であり、2004/05年度に乗用車は年産100万台、二輪車は年産800万台を超えた⁽²⁾。世界全体の生産におけるインド国内生産の比重は、乗用車では依然2.2%（2003年）⁽³⁾にすぎないが、二輪車では18.5%（同）⁽⁴⁾であり、インドは中国に次ぐ世界第2位の生産国として揺るぎない地位を固めている。

国内市場においては、四輪車保有世帯の比率は全国平均で2.5%、都市部では5.6%⁽⁵⁾と水準としては低いものの、乗用車⁽⁶⁾の国内登録台数は、1988/89年度の178万台から2003/04年度には821万台へと5倍近くに増加した。二輪車は、保有世帯の比率は全国平均で11.7%であるが、都市部では24.7%と、都市部を中心に普及が進んでいる。実際、都市近郊の工業団地や商業施設周辺では、自転車に代わってモーターサイクルやスクーターが並べられている地域も目立つようになった。

国内需要の拡大を支える要因として、まず、堅調な経済成長を持続するもとの所得増加が挙げられる。1985/86～2004/05年度の実質GDP成長率は年率で5.9%と、1950/51～1985/86年度の年率3.8%に比べて、かつてなく高い水準での成長が長期間持続している。経済成長という基底的要因に加え、とくに1990年代後半からは消費者ローンの普及により所得の増加以上に購買力が高まっていること、完成車メーカーと車種が格段に増えて販売網の整備も進み潜

在的な需要が喚起されていることも旺盛な需要につながっている。

また海外市場に関しては、2001/02年度以降は乗用車（Passenger Cars）とモーターサイクルの輸出台数が急増しており、もっぱら国内市場向けであった自動車産業に、輸出産業としての側面も生じている。国内、海外市場におけるこうした変化の中で、自動車産業は経済に占めるウェイトを着実に上昇させており、経済成長を牽引する産業の1つとして期待される。

本章では、自動車産業の中核である乗用車と二輪車分野を中心に、まず長期的な視点から政策の変遷と産業発展の過程を概観する。これを踏まえてインド自動車産業の特質を考察し、若干の展望を試みたい。

第1節 政策の変遷

1947年の独立後、インドでは経済的自立と社会的公正を重視した計画経済的色彩の強い混合経済体制がとられ、公企業が主導的役割を担う一方、すでに成長しつつあった民間資本の経済活動は輸入から保護されるとともに管理・規制された。自動車産業も、産業政策の起点とされる「1948年産業政策決議」（Industrial Policy Resolution, 1948）において“政府の統制・規制のもとにおかれるべき基礎産業”であるとの位置づけがなされ、管理・規制の対象となった。

自動車産業に対する政策の柱は、第1に投資規制である。1951年には産業全般に関する民間資本の経済活動を管理・規制する中心的手段となった「産業（開発・規制）法（Industry（Development and Regulation）Act, 1951）」が成立し、これを法的根拠とした産業許可（ライセンス）制度が開始され、新規事業の設立のみならず既存事業の拡張、生産品目の変更についてもライセンス取得が義務付けられた⁽⁷⁾。自動車産業に関しては、政府は保護と規制のあり方について度度にわたり関税委員会に調査と勧告を求め、勧告に従って国産化計画をもつ組立企業にのみライセンスを供与するとともに、生産量や価格を規制した⁽⁸⁾。とくに四輪車生産においてはライセンスの発給が厳しく制限されたため、1940年代に設立され1950年代半ば以前にライセンスを取得した6社の生産体制が続いた。他方、二輪車生産においては1950年代後半から1960年代、1970年代に新企業の参入が相次ぎ、スクーター、モペット生産企業はそれぞれ10社を

数えた。

第2は国産化政策である。政府は1949年に完成車輸入を禁止し、1950年には一部部品の輸入関税を引き上げて国内生産を保護・育成するための具体的政策措置を講じ始めた。ライセンスを取得した企業は、段階的国産化計画(Phased Manufacturing Programme: PMP)⁽⁹⁾によって部品の国産化比率を段階的に引き上げることを義務づけられた。1960年代半ばにはほとんどの車種で7～9割以上の国産化比率が達成されたが、完成車メーカーの中には、部品の内作によって高率の国産化比率を実現したものも少なくなかった。これに対して政府は、外注を義務付ける部品のリストを作成するなど、個別完成車メーカーの内作ではなく部品産業の振興を指向した。1967年に小規模工業を保護・育成する手段として、小規模工業にのみ排他的に生産を認める品目を指定するという“生産留保制度”が開始されたが、次第に自動車部品も生産留保品目リストに加えられていき、国産化政策は小規模工業支援策としての色彩も帯びるようになった。

第3は経済力集中の回避である。1960年代後半に少数企業に経済力が集中しているとの批判が高まった後、政府はライセンス制度の運用面で大企業に対して厳しい姿勢をとった。さらに1969年には「独占および制限的取引慣行法(Monopolies and Restrictive Trade Practice Act: MRTPA)」、1973年には「外国為替管理法(Foreign Exchange Regulation Act: FERA)」を制定し、大企業(財閥傘下企業を含む)と外資系企業への規制を強化した。その結果、大企業はライセンス制度とMRTPAという二重の規制に縛られることとなり、次に記述する1980年代の規制緩和も実効に乏しいものになった。また、FERAによって外国企業との提携が実質的に不可能になった。他方、前述の通り1967年には生産留保制度が開始され、より多くの小企業に経済成長の一翼を担わせようとする政策が強化されていった。

以上の3つの柱からなる管理・規制政策によって規模の経済性や先進的技術の導入が抑制されるという問題は、比較的早くから認識されたと考えられる。すでに1973年の産業政策において、「多額の投資と高度な技術を必要とする産業について」は大企業並びに外国企業にも参入を認める方針が打ち出されていたのである。ただし、この規制緩和措置の対象となる該当産業のリストには、自動車産業に関しては商用車が含まれたのみであった。自動車産業の中でより

幅広い生産分野に適用された規制緩和策としては、まず1980年に、年率5%ないし5年間で25%の拡張投資が自動認可となる産業のリストに商用車と並んで二輪車、三輪車生産が入れられた。また1982年には、大企業ならびに外国企業に乗用車、二輪車、三輪車生産への参入が認められた。とはいえ他方でライセンス制度が継続されており、商用車生産と二輪車生産においては1980年代前半に外資との合弁二輪車メーカーの参入が順次認可されたものの、乗用車生産において新規参入ライセンスを取得したのはマルチウドヨグ (Maruti Udyog Ltd.) 社のみであった。マルチウドヨグ社は、1983年⁽¹⁰⁾に鈴木自動車(現スズキ)とインド国営企業との合弁で設立された企業であり、安価な価格設定と低燃費に示される性能を売り物とした小型乗用車マルチ800の生産によって、ヒンドウスターンモーター (Hindustan Motors Ltd.) 社とプレミアオートモビルズ (Premier Automobiles Ltd.) 社による寡占的生産体制のもとで停滞を続けていた乗用車市場に風穴をあけた。

その後、1990年の外貨危機を経て1991年以降に政府による経済自由化への取り組みが加速したが、自動車産業に対しては、多くの産業よりはやや遅れて規制緩和策が講じられた。すなわち、1991年にMRTPA、FERAが廃止され、ほとんどの産業においては投資規制も廃止されたが、自動車産業におけるライセンス制度の廃止は1993年であった。また経済力集中の回避についても、自動車産業における外資の出資比率は1993年に51%に引き上げられた後、100%出資が自動認可となったのは2001年であった。国産化政策に関しては、PMPは投資規制とともに名目上廃止されたが、政府は個別企業と取り交わす覚え書き (Memorandums of Understandings: MOU) 中の合意事項として、完成車メーカーに部品国産化比率の段階的引き上げを義務付けた。しかも1997年に自動車政策を策定しMOUの締結を義務付けるなど、政府は一連の経済自由化政策への取り組みを進めつつも、自動車産業の部品国産化に関してはかたちを変えて介入政策を継続した。2001年に自動車政策が廃止されてようやく、段階的国産化義務が事実上解除されたといえる。同年には完成車輸入の数量規制も廃止され、完成車生産の国産化は関税体系によって間接的に誘引づけられるのみとなった。乗用車、二輪車とも完成車に対する基本関税率は農産物・乳製品を除くと最も高い水準である30%に設定され、部品に対する関税率は20%と完成車よりも低く設定されている⁽¹¹⁾。

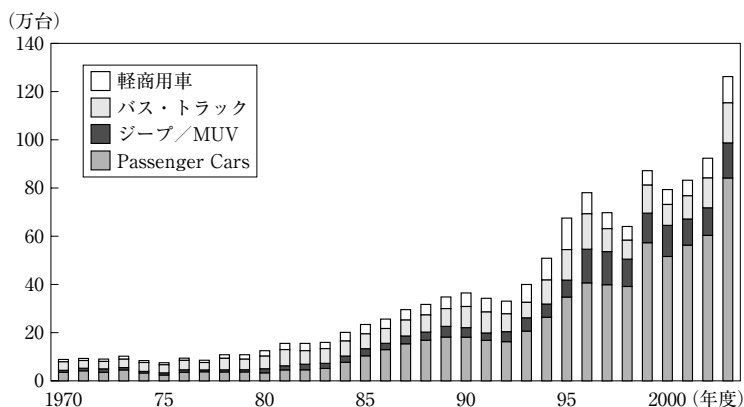
以上の通り、政策面では国内資本、外国資本に対する自動車産業への投資自由化が実現したが、その後の乗用車と二輪車への企業の新規参入実績は対照的である。乗用車生産には世界的メーカーが多数参入したのに対して、二輪車生産への新規参入はこれまでのところ本田技研の100%出資によるホンダ・モーターサイクル&スクーターズ（Honda Motorcycle & Scooter India Pvt Ltd.）社1社のみにとどまっている。

第2節 産業発展の過程

以上の政策的変遷のもとで、自動車産業が実際にどのような発展過程を辿ったかを概観してみよう。

まず四輪車、二輪車の生産台数とも、図8-1、2に見られる通り、1970年代の低迷、1980年代の拡大傾向、1990年代半ば以降の顕著な伸びでほぼ共通している。ただし四輪車の生産拡大は一貫して乗用車部門であったが、二輪

図8-1 四輪車生産台数の推移



(注) MPVは2001年度に新たに設けられた分類である。ここでは2001/02年度以降もそれ以前と同様の基準で、車種によってPassenger CarsないしMUVに含めた。

(出所) Automotive Component Manufacturers Association of India (ACMA), *Automotive Industry of India Facts & Figures 2002-2003*より作成。2003/04年度の数値はACMAより入手。

車の生産拡大は従来のスクーターから1990年代半ば以降はモーターサイクルに担い手が替わった。また図8-3からは、部品の生産金額が完成車の生産台数に比べて安定的に拡大してきたことが分かる。部品生産は、完成車メーカーおよび1次部品メーカー向けの組付用部品生産（Original Equipment Manufacturing: OEM）だけでなく、補修・取替部品や輸出向け部品の生産で構

図8-2 二輪車生産台数の推移

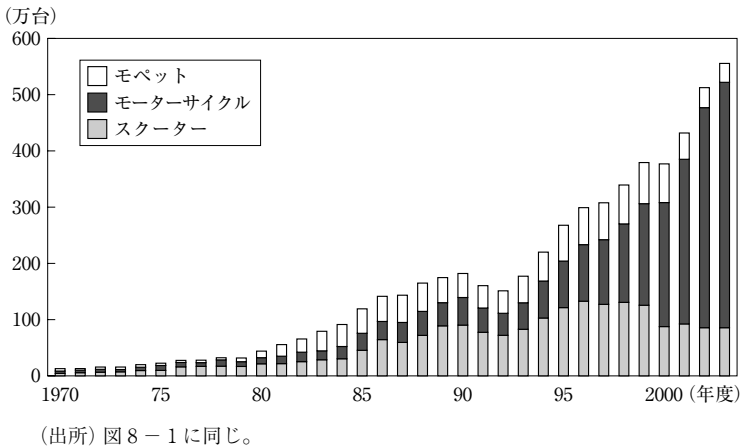
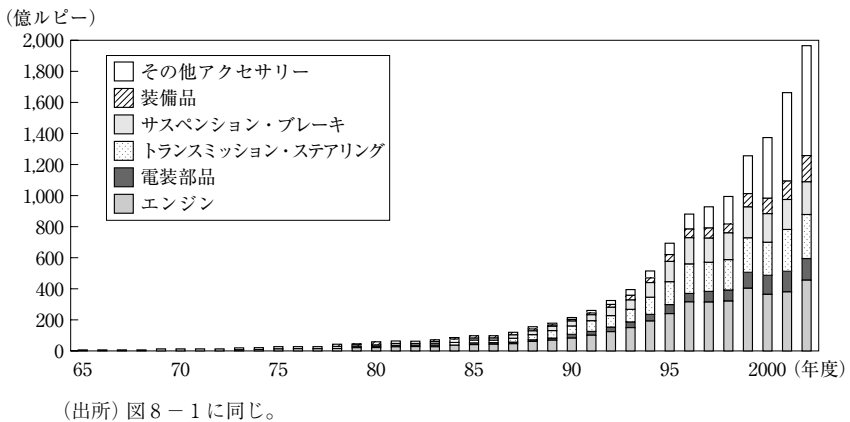


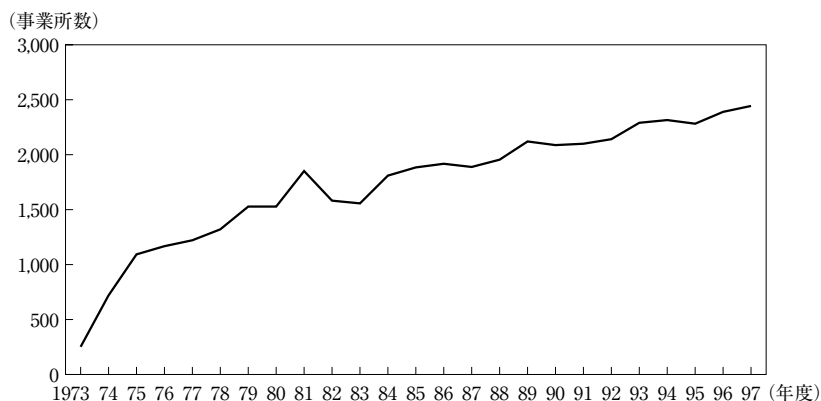
図8-3 部品生産金額の推移



成されていることから、国内市場向けが中心であった完成車生産に比べて国内の景気動向の影響を受けにくかったものとみられる。

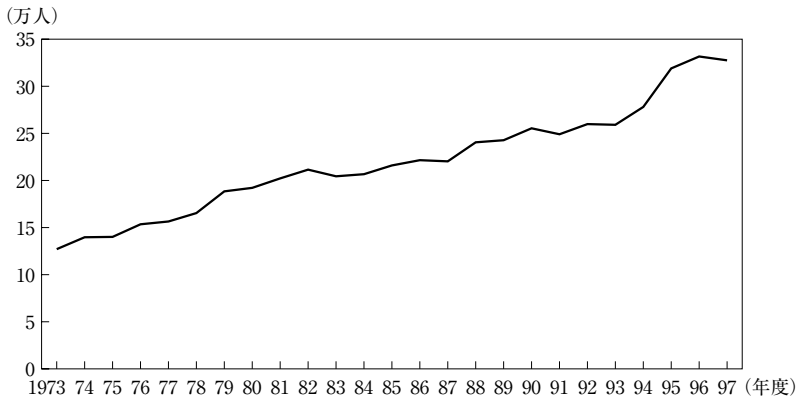
次に、インドの工業部門に関する最も基本的な統計である年次工業統計 (Annual Survey of Industries) ⁽¹²⁾ を利用して、自動車産業 ⁽¹³⁾ の事業所数、雇用者数の推移を示したものが図8-4、5である。年次工業統計でも生産額、付加価値生産額は上述の生産台数とほぼ同様の推移をみせたためここには示さないが、事業所数、雇用者数の推移はそうした生産面の推移とは非常に異なっている。すなわち、事業所数については大多数が部品メーカーであるが、1970年代に顕著に増加しており、さらにその後は安定的に拡大傾向を辿って1990年代半ば以降にも事業所数の増加ペースは加速していないのである。1970年代の事業所数の大幅な増加は、段階的国産化計画のもとで部品企業の設立が促されたことと符合する。1990年代半ば以降の組立生産台数が大幅に増加した時期に部品メーカー数が増加していないのは、完成車メーカーの間に取引先を絞り込んで部品調達体制の効率化を進める動きが生じていることと整合的である。単に事業所数の増加が緩やかであるという現象からだけでは、既存部品メーカーが引き続き部品供給の担い手であるのか、新旧部品メーカーの入れ替えが起こっているのか不明である。ただし詳しくは後述するように、現時点での組付用部品のサプライヤーの中には、1980年代までに設立された部品メーカ

図8-4 事業所数の推移



(出所) Government of India, *Annual Survey of Industries*, various issues より作成。

図8-5 雇用者数の推移



(出所) 図8-4に同じ。

ーが7割以上と多勢を占めており、そうした部品メーカーが第2工場、第3工場を設立して需要の拡大に対応している例が目立つ。

雇用者数については、1970年代以降安定的に拡大し続けたこと、1990年代半ばに雇用が一段と拡大したことが注目される。事業所数の推移とあわせると、1990年代半ばに部品メーカー1社あたりの雇用規模が拡大した。インドでは、各種の労働関連法によって労働者の解雇が困難であることから企業が余剰人員を抱えがちであり、生産の変動にあわせた柔軟な雇用調整が阻害されているとの問題が指摘されている。しかし後述するように、少なくともデリー周辺の企業で行った調査では、そうした問題はほとんど観察されなかった。生産が低迷する中で雇用が拡大した時期には人員の余剰感が生じていたものの、1990年代には生産規模の拡大によって余剰人員の問題がかなり解消されて雇用の拡大が実現したのではないかと推測される。

近年の新たな動向として、図8-6、7に示す通り、輸出の拡大が注目される。2000年から2003年の間に四輪車の範疇では乗用車輸出が年間2.3万台から同12.5万台、二輪車の範疇ではモーターサイクル輸出が年間4.1万台から同18.7万台に増加し、これらについては国内市場に依存した従来型の成長パターンに変化が生じている。後述するように生産全体における外資系企業のプレゼンスは限定的であるが、現代自動車、フォードが2003/04年度にそれぞれ4.2

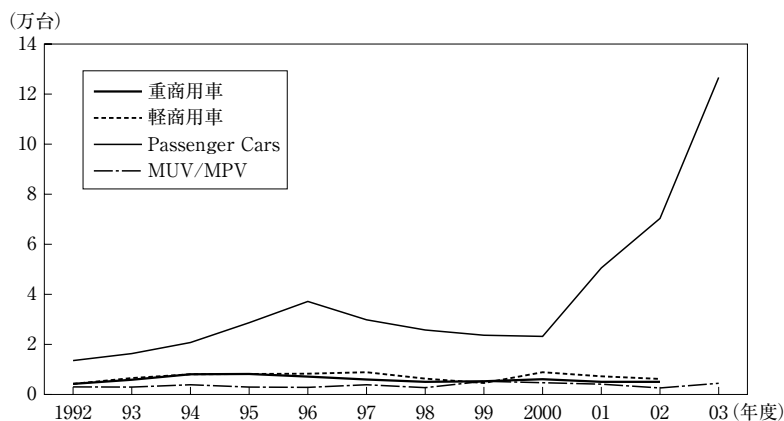
万台、2.4万台を輸出するなど、輸出面では外資系企業のプレゼンスが目立っている。国内市場規模の大きさから注目されることの多かったインド市場に対し、コスト競争力などの点から輸出拠点としての関心が出てきたといえよう。

通関統計では2003/04年度 of 四輪車輸出は合計14.0万台であり、排気量が1000～1500cc、1500～3000ccクラスもそれぞれ2.9万台、1.5万台輸出しているが、平均単価3100ドル程度の排気量1000cc未満クラスが8.6万台と全体の約6割を占める。輸入の平均単価は1万ドルであり、予想される通り、完成車の輸出入は低価格車を輸出し高価格車を輸入するパターンである。

二輪車は2003/04年度の輸出台数が合計27.9万台であり、そのうち平均単価が約600ドルの排気量50～250ccクラスが26.2万台と全体の94%を占める。他方、平均単価が1500ドル程度の800cc超クラスやサイドカー付きタイプも450台程度であるが輸出している。輸入は2001/02年度に日本から500～800ccクラス、2002年度にイギリスから50cc未満クラスの二輪車がそれぞれ1000台を超えて輸入された以外は非常に小規模である。ちなみに2003/04年度の輸出台数は361台にすぎなかった。

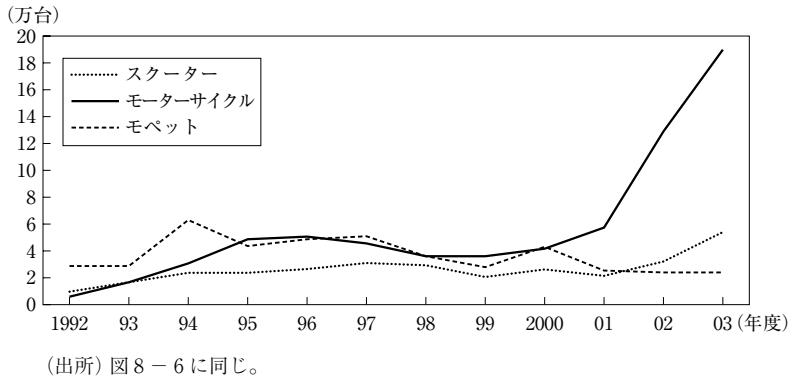
輸出先は、四輪車について2003/04年度の内訳をみると、スリランカとイギ

図8-6 四輪車輸出台数の推移



(出所) Automotive Component Manufacturers Association of India (ACMA), various issuesより作成。2003/04年度の Passenger Cars および MUV/MPV の値はACMAより入手。

図8-7 二輪車輸出台数の推移



リスがそれぞれ2万台程度、アルジェリア、イタリア、オランダがそれぞれ1万台程度である他は非常に分散している。1000台以上輸出した先は22カ国、100台以上輸出した先は59カ国に及ぶ。他方輸入は2003/04年度に6520台であり、日本からの輸入が4000台と6割を占める。二輪車についても、2003/04年度の輸出先はスリランカが6万台、バングラデシュが4.2万台と両国で36%を占める他は四輪車以上に多様であり、1000台以上輸出した先は34カ国、100台以上輸出した先は85カ国に及んだ。四輪車、二輪車とも、安価な小型車といったニッチ市場の開拓に成果を挙げていることがうかがわれる。

1990年代半ば以降順調に生産を拡大し、近年は輸出の増加が注目される中で、自動車産業の国内工業生産におけるプレゼンスは着実に上昇している。年次工業統計で用いられる産業コードが変更されたため、1998/99年度以降は公表されている3桁分類までのデータでは二輪車生産に自転車生産が含まれることに注意が必要であるが、同統計で公表された直近年度の工業生産全体に占める自動車産業のシェアを示したものが表8-1である。長年にわたって推進された輸入代替工業化のもとで、“フルセット型”ともよばれるように国内に多様な産業基盤を擁しているにもかかわらず、2001/02年度には粗生産額、付加価値生産額に占める自動車産業のシェアは6%台後半に達した。1990/91、1991/92年度は、湾岸戦争とその後の外貨危機によって機械加工型の産業を中心に生産が落ち込んだ年であった。そうした影響を被る前年の1989/90年度に

表 8－1 自動車産業の国内工業生産に占めるシェア（2001/02 年度）
（単位：％）

	事業所数	雇用者数	粗生産額	付加価値生産額
二輪車（含む自転車）	1.23	1.51	2.21	2.62
四輪車	2.15	3.29	4.32	4.09
自動車産業合計	3.39	4.79	6.53	6.71

（注）二輪車生産として NIC1998 コード 359 のデータを表記。同コードには二輪車の他、自転車、その他の輸送機械で他に分類されないものを含む。四輪車生産は NIC1998 コード 341：自動車生産、342：自動車ボディー等の生産、343：自動車およびエンジン部品、の合計とした。自動車産業合計は、二輪車（含む自転車）と四輪車をあわせた数値。

（資料）Government of India, *Annual Survey of Industries 2001-02* より作成。

表 8－2 自動車産業の国内工業生産に占めるシェア（1989 年度）
（単位：％）

	事業所数	雇用者数	粗生産額	付加価値生産額
二輪車	0.51	0.75	0.94	0.57
二輪車（含む自転車）	1.15	1.19	1.31	0.81
四輪車	0.93	1.19	1.64	1.62
自動車産業合計	2.08	2.39	2.95	2.43

（注）二輪車生産は NIC1987 コード 375、自転車生産は NIC1987 コード 376、四輪車生産は NIC1987 コード 374。自動車産業合計は、二輪車（含む自転車）と四輪車をあわせた数値。

（資料）Government of India, *Annual Survey of Industries 1989-90* より作成。

においても、粗生産額、付加価値生産額のシェアが自動車産業合計で 2 % 台であったのと比べると、1990 年代以降にインド工業における自動車産業のプレゼンスが大きく上昇したことが分かる。

第 3 節 産業発展の特質

前節では、主に量的な側面から自動車産業の発展過程を概観したが、その特質として本節では、第 1 に、完成車生産において地場メーカーが一定のプレゼ

ンスを占めていること、第2に、部品生産において地場産業の基盤が存在することの2点を指摘したい。

世界的にみると、四輪車の完成車生産は日、米、欧の世界的メーカーに、二輪車の完成車生産は日本メーカーに集中する傾向にある。とくに途上国では、外国資本の投資が自由化されるとそうした世界的メーカーが生産の主体となり、少なくとも完成車メーカーが進出した直後は、完成車メーカーと歩調を合わせて進出した部品メーカーや輸入によって部品が供給されるという現象が生じがちである。これに対してインドでは、世界的メーカーが多数参入した後にも、完成車生産、部品生産双方において特異な展開がみられるのである。

はじめに、第1の特質としてあげた、完成車メーカーとして地場企業が一定のプレゼンスを占めていることを確認しよう。完成車生産については、1993年に外国企業への投資規制が緩和されたことを受けて世界の主要完成車メーカーがインドに進出し始めたが、生産台数からみた外資系企業のプレゼンスは今のところ限定的である。外資系企業の参入は自動車の中でも乗用車に集中しているが、その乗用車に限ってみても、1990年代の生産拡大の主たる担い手は新規に参入した外資系企業ではなく、地場企業を中心に一部合併企業を含む既存の企業であった。

この点を、乗用車について、完成車メーカーごとの設立年と国内販売・輸出台数を示した表8-3と、乗用車の生産台数の推移を示した図8-8からみてみよう。図8-8中では、ライセンス制度が廃止されるとともに外資による51%までの出資が可能になった1993年以降に参入した新規参入企業と、それ以前からの既存企業とに分けて集計している。1993年以降の新規参入企業は外資系企業のみであり、100%出資が自動認可となった2001年以前の進出であっても外資側が認可を受けて100%ないし99%出資しているため、図中では新規参入企業を外資企業と称した。

既存企業には、1940年代に設立された地場企業と、1980年代に乗用車生産では唯一認可された合併のマルチウドヨグ社が含まれている。既存企業の生産台数は1980年代後半から1992年までは合計20万台程度で推移したが、1993年以降大幅に増加し、1999年には60万台に達した。その後一時低迷したが、2002年から再び拡大傾向にある。1993年以降の生産拡大に最も貢献したのはマルチウドヨグ社であり、同社は1992/93年度の12.8万台から2003/04年度に

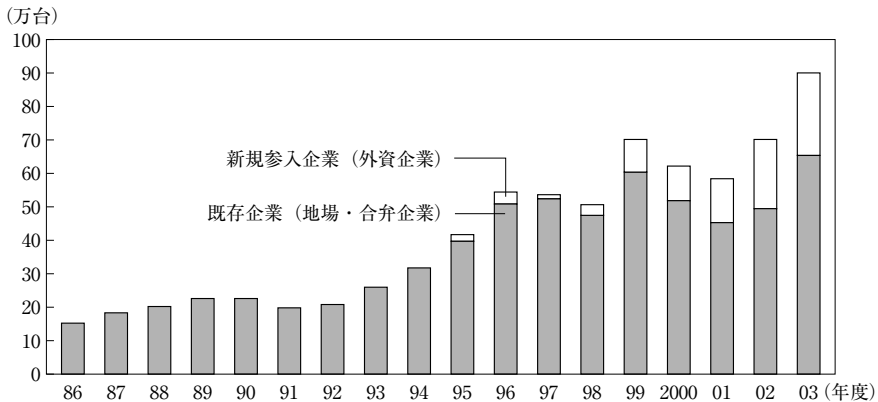
表 8-3 四輪車メーカーの設立年と生産・輸出台数

(単位: 台、%)

生産分野 企業名	設立年	国内販売				輸出		
		2002 年度	2003 年度（シェア）	変化率	2002 年度	2003 年度	変化率	
Passenger Cars								
マルチウドヨグ社	1981	275,031	357,901	(51.41)	30.1	188,254	234,123	24.4
ヒンドスタンモーターズ社	1942	17,833	14,889	(2.14)	-16.5	7,852	7,911	0.8
現代自動車インドニア社	1996	103,536	129,472	(18.60)	25.1	74,344	73,250	-1.5
ターター自動車	1945	79,360	108,169	(15.54)	36.3	62,605	84,954	35.7
フォードインドニア社	1999	15,385	21,035	(3.02)	36.7	10,309	13,185	27.9
フィアットインドニア社	1997	25,936	10,428	(1.50)	-59.8	6,785	3,963	-41.6
GM インドニア社	1994	8,240	17,807	(2.56)	116.1	9,600	10,338	7.7
トヨタキロロスカールモーター社	1997	1,761	10,663	(1.53)	505.5	6,032	6,604	9.5
ホンダシエルカーズインドニア社	1995	13,300	20,491	(2.94)	54.1	8,039	19,997	148.7
ダイムラークライスラー社	1994	1,109	1,640	(0.24)	47.9	945	1,005	6.3
スコダオートインドニア社	1999	0	3,712	(0.53)	-	907	4,299	374.0
Passenger Cars 合計		541,491	696,207	(100.00)	28.6	375,672	459,629	22.3
MUV								
マヒンドラ・マヒンドラ社	1945	51,872	68,937	(47.55)	32.9	37,907	43,192	13.9
マルチウドヨグ社	1981	3,241	3,558	(2.45)	9.8	1,841	2,356	28.0
ターター自動車	1945	24,847	31,851	(21.97)	28.2	16,632	17,326	4.2
トヨタキロロスカールモーター社	1997	28,538	31,870	(21.98)	11.7	17,244	21,567	25.1
バジャージテンボ社	1958	4,030	6,712	(4.63)	66.6	3,326	3,158	-5.1
ヒンドスタンモーターズ社	1942	1,040	868	(0.60)	-16.5	587	199	-66.1
フォードインドニア社	1999	0	688	(0.47)	-	4	1,367	34,075.0
GM インドニア社	1994	52	179	(0.12)	244.2	86	5,540	6,341.9
ホンダシエルカーズインドニア社	1995					400	600	50.0
現代自動車インドニア社	1996	0	318	(0.22)	-	128	219	71.1
ダイムラークライスラー社	1994	0	0	(0.00)	-	0	0	-
MUV 合計		113,620	144,981	(100.00)	27.6	78,155	95,524	22.2
MPV								
マヒンドラ・マヒンドラ社	1945	177	29	(0.05)	-83.6	63.0	70.0	11.1
マルチウドヨグ社	1981	51,910	59,535	(99.95)	14.7	502.0	852.0	69.7
MPV 合計		52,087	59,564	(100.00)	14.4	565.0	922.0	63.2
乗用車合計		707,198	900,752	(-)	27.4	454,392	556,075	22.4

(出所) Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM) 資料より作成。

図8-8 乗用車生産台数の内訳



(出所) 図8-6に同じ。

は42.1万台へと生産台数を3倍以上に拡大した。同社は、日本企業との合併企業である上、他方の合併パートナーが国営企業であることから政策面での恩恵も受けた可能性のある、いわば特殊な事例ともいえる。しかし同社以外にも、たとえばマヒンドラ・マヒンドラ (Mahindra & Mahindra Ltd.) 社が1992年度の3.3万台から2003/04年度には6.9万台へと生産を倍増しており、ターター自動車 (Tata Motors Ltd.) は新たに乗用車生産に参入して99年に生産台数を約8.9万台とした。1999/00年度までにマルチウドヨグ社とマヒンドラ・マヒンドラ社の生産増加はほぼ一巡したが、ターター自動車はその後、新たに参入した Passenger Car 生産で躍進を遂げた。1999年に途上国企業による初めての自社開発乗用車ターター・インディカを投入し、2003/04年度には同部門で16%のシェアを獲得するに至ったのである。ターター自動車の2003/04年度の乗用車生産は合計で年産14万台であり、外資企業の中でもっとも規模の大きい現代自動車インディア (Hyundai Motor India Ltd.) 社にほぼ並ぶ水準である。

他方、二輪車生産においては表8-4にみるように、新規参入企業はホンダ・モーターサイクル&スクーターズのみである。これまでの二輪車生産の増大、とりわけモーターサイクルの生産および輸出の増大は、もっぱらバジャージ・オート (Bajaj Auto Ltd.) 社やTVSモーター (TVS Motor Company Ltd.) 社といった地場企業と、マルチウドヨグ社とほぼ同時期に設立された合併企業であ

表 8-4 二輪車メーカーの設立年と生産・輸出台数

(単位：台、%)

生産分野 企業名	設立年	国内販売				輸出		
		2002 年度	2003 年度 (シェア)	変化率	2002 年度	2003 年度	変化率	
スクーター								
バジヤージ・オート社	1945	321,846	225,393	(25.47)	-30.0	7,556	7,382	-2.3
ホンダ・モーターサイクル&スクーター	1999	155,407	310,036	(35.03)	99.5	10,916	31,414	187.8
カインテックエンジニアリング社	1970	33,617	36,490	(4.12)	8.5	625	1,210	93.6
LML 社	1972	65,015	35,216	(3.98)	-45.8	6,814	7,735	13.5
カインテックモーター社	1984	92,479	87,003	(9.83)	-5.9	3,624	1,732	-52.2
TVS モーター社	1982	148,834	187,308	(21.16)	25.9	3	1,625	54,066.7
マジェスティックオート社	1973	8,450	3,592	(0.41)	-57.5	3,028	2,050	-32.3
スクーター合計		825,648	885,038	(100.00)	7.2	32,566	53,148	63.2
モーターサイクル								
バジヤージ・オート社	1945	876,643	973,307	(23.34)	11.0	45,810	82,828	80.8
ヒーローホンダモーターズ社	1984	1,625,414	2,033,649	(48.76)	25.1	21,165	39,254	85.5
カインテックエンジニアリング社	1970	54,840	52,010	(1.25)	-5.2	2,126	3,596	69.1
LML 社	1972	119,461	161,166	(3.86)	34.9	770	3,410	342.9
ホンダ・モーターサイクル&スクーター	1999	-	-	(-)	-	-	-	-
マジェスティックオート社	1973	4,859	8,853.0	(0.21)	82.2	0	29	-
TVS モーター社	1982	682,494	682,698	(16.37)	0.0	6,889	23,912	247.1
ロイヤルエンフィールドモーターズ社	1955	26,610	27,009	(0.65)	1.5	1,419	1,352	-4.7
ヤマハモーターズインディア社	1963	257,172	231,767	(5.56)	-9.9	45,546	32,906	-27.8
モーターサイクル合計		3,647,493	4,170,459	(100.00)	14.3	123,725	187,287	51.4
モペット								
カインテックエンジニアリング社	1970	1,953	2,291	(8.24)	17.3	4,561	1,300	-71.5
マジェスティックオート社	1973	2,387	2,817	(10.14)	18.0	16,086	20,378	26.7
TVS モーター社	1982	20,480	22,683	(81.62)	10.8	2,744	2,556	-6.9
モペット合計		24,820	27,791	(100.00)	12.0	23,391	24,234	3.6
二輪車合計		4,497,961	5,083,288	(-)	13.0	179,682	264,669	47.3

(出所) 表 8-3 に同じ。

るヒーローホンダモーターズ (Hero Honda Motors Ltd.) 社からなる既存企業によるものである。

既存企業は、マルチウドヨグ社やバジヤージ・オート社が生産規模の拡大について、ターター自動車が乗用車生産への参入について認可を得られずにいたなどが顕著な例であるが、競争力のある企業であっても、ライセンス制度によ

って成長の機会を実現できずにいた。ライセンス制度は前述の通り1980年代にやや緩和されたものの、自動車産業については1993年に同制度が廃止されてようやく、既存完成車メーカーの生産規模拡大と生産品目多様化が可能になり、生産が拡大したのである。

第2の特質として本章で指摘するのは、国内に部品産業の基盤が存在することである。この点を、部品の輸出入金額から確認してみよう。表8-5に、HS (Harmonized System) コード4桁分類から四輪車部品を、8桁分類から二輪車部品を特定し、それぞれの輸出入金額を示した。1993年以降、完成車生産台数が大幅に増加したにもかかわらず、部品に関しては輸出の拡大と輸入の減少傾向が続き、四輪車部品、二輪車部品ともそれまでの輸入超過から2000/01年度に7600万ドルを超える輸出超過に様変わりした。その他部品・アクセサリーは、自動車部品全体の生産動向においても拡大の著しい分野であり、部品輸出で9割を占め、輸入も大きく減少した。2003/04年度に四輪車の部品輸入が増加に転じたのは、乗用車輸出が前年の7万台から12.5万台へと増加したなど完成車輸出の増加によるものであると推測される。国内市場向けの組立生産には現地調達部品を用いるが、輸出向けの生産には仕向国の仕様に見合った輸入部品を用いるケースが少なくないためである。

国産部品の利用は、前出の通り当初は段階的国産化計画、その後は政府とのMOUおよび自動車政策によって政策的に方向付けられてきた。しかし、とくに量産モデルについては、2001年に国産化義務が解除された後にも外資企業を含め完成車メーカーは生産コスト削減の観点から部品の現地調達に注力している。たとえば、外資企業として最も生産規模の大きい現代自動車については、生産開始時点で部品の現地調達率が70%に達していた。2003年の部品輸入額と生産台数から単純に算出した1台あたりの輸入金額は四輪車で438ドルと低い水準にとどまっており、部品の国産化がかなり進展していることがうかがわれる。同金額は二輪車では0.5ドルにすぎず、二輪車についてはほぼ完全に国産化が達成されていることが裏付けられる。

高率の部品国産化と部品輸出の拡大を支える部品産業の担い手とは、どのような企業であろうか。自動車部品工業会 (Automotive Component Manufacturers Association of India: ACMA) は、組付用部品生産を主体とするメンバー企業およ

表 8-5 自動車部品の輸出入額

(単位:100 万ドル)

HS コード	品目名	1999 年度	2000 年度	2001 年度	2002 年度	2003 年度
四輪車						
輸出						
8706	エンジン付きシャシー	52.517	51.797	51.598	42.458	62.222
8707	ボディー	3.460	4.710	0.818	0.581	0.084
8708	その他部品・アクセサリー	196.797	288.854	299.854	368.654	476.278
	合計	252.774	345.361	352.270	411.693	538.584
輸入						
8706	エンジン付きシャシー	0.547	0.300	0.141	5.977	8.142
8707	ボディー	0.665	0.762	0.134	0.455	0.333
8708	その他部品・アクセサリー	353.973	276.940	245.045	221.073	429.662
	合計	355.185	278.002	245.320	227.505	438.137
純輸出(輸出-輸入)						
8706	エンジン付きシャシー	51.970	51.497	51.457	36.481	54.080
8707	ボディー	2.795	3.948	0.684	0.126	-0.249
8708	その他部品・アクセサリー	-157.176	11.914	54.809	147.581	46.616
	合計	-102.411	67.359	106.950	184.188	100.447
二輪車						
輸出						
87141900	その他部品・アクセサリー	6.543	9.853	10.033	10.383	17.835
87142010	モーターサイクル部品	0.000	0.000	0.000	0.000	1.301
87141100	モーターサイクル (含む モペット) サドル	0.369	0.380	0.308	0.356	0.588
87142001	モーターサイクル部品	1.369	3.164	2.832	3.696	0.000
	合計	8.281	13.396	13.173	14.453	19.724
輸入						
87141900	その他部品・アクセサリー	9.302	3.232	2.747	3.596	2.610
87142010	モーターサイクル部品	0.000	0.000	0.000	0.000	0.247
87141100	モーターサイクル (含む モペット) サドル	0.004	0.001	0.090	0.003	0.028
87142001	モーターサイクル部品	5.669	0.805	0.783	0.669	0.000
	合計	14.975	4.038	3.619	4.268	2.886
純輸出(輸出-輸入)						
87141900	その他部品・アクセサリー	-2.759	6.621	7.287	6.787	15.225
87142010	モーターサイクル部品	0.000	0.000	0.000	0.000	1.054
87141100	モーターサイクル (含む モペット) サドル	0.365	0.379	0.218	0.353	0.560
87142001	モーターサイクル部品	-4.300	2.358	2.049	3.026	0.000
	合計	-6.694	9.358	9.554	10.167	16.838
四輪車+二輪車						
輸出		261.055	358.757	365.443	426.128	558.308
輸入		370.160	282.040	248.939	231.773	441.023
純輸出(輸出-輸入)		-109.105	76.717	116.504	194.355	117.285

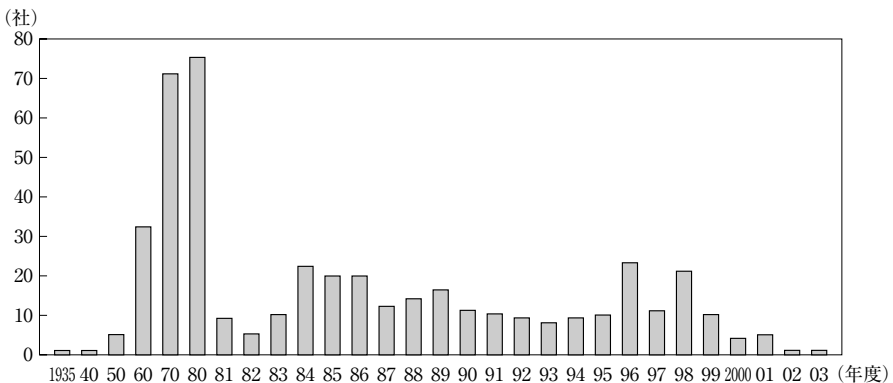
(注) モーターサイクル部品は、2002 年度まで HS コード 87142001 として計上されていたが、2003 年には HS コード 87142010 として計上された。

(出所) Global Trade Information Services Inc., *World Trade Atlas Internet Version 4.4d* より作成。

び非メンバー企業数社についての情報を *Buyer's Guide* として毎年出版している。ACMAへのヒアリングによると、これら459社がOEM部品の約8割を供給しているとのことである。*Buyer's Guide* 2004年版に掲載された459社の設立年をみると、図8-9の通り、第1次かつ最大のピークは組立企業に国産化計画が課され、強化された1980年代初頭までであり、次いで第2次のピークが1980年代前半に合弁企業の設立が相次いだ時期である。マルチウドヨグ社が80年代に生産を開始した小型車の国産化比率は1990年代初めに95%を超えていた⁽¹⁴⁾ ことなどから、1980年代までに部品産業の基盤がかなり構築されていたとみられる。第3次のピークは組立生産が顕著に拡大し始めた1990年代半ばである。

これら部品メーカーは、①FERAによって規制される以前に外国企業との提携を基礎に事業を始めたもの、②組立企業との取引関係を通じて成長してきたもの、③組立や部品企業を中核としたグループ企業と、④特定の組立企業やグループ企業との関係によらずに成長してきたものの4タイプに分けられる。①は1970年代初頭までに設立された企業であり、その後は外国企業との提携も新規参入も抑制された中で高い市場シェアを確保してきた有力部品メーカーを含んでいる。②は、マルチウドヨグ社がきめ細かな支援策によって部品メーカーを育成してきたことにみられるように、1980年代半ば以降に目立つように

図8-9 インド自動車部品工業会メンバー企業（全459社*）の設立年別内訳



(注) * 設立年についてデータのない企業13社を含む。

(出所) Automotive Component Manufacturers Association of India, *Buyer's Guide* 2004より作成。

なった。タタ自動車など地場の伝統ある企業も、継続的な取引を通じて部品メーカーの成長を下支えするだけでなく、自社開発したインディカの開発に部品メーカーを参加させるというように、より積極的に部品メーカーを活用し始めている。③に含まれるものとしては、組立企業であるヒーローホンダ社を中核としたムンジャル (Munjal) ・グループ、自動車部品企業を中核としたソナ (Sona) ・グループやラネ (Rane) ・グループなどがあり、さらにこれらより規模は小さい企業が関連会社を設立する事例は多い。

地場アセンブラーの存在と部品産業の存在は、完成車メーカーとの継続的な企業間関係によって部品メーカーの成長が促進され、国内部品産業の活用によって完成車メーカーのとくに価格面での競争力が高まったというように相互に関連している。両者の結果として、新規に参入した外資企業も既存企業の価格を意識した生産コスト削減の追求、すなわち部品の現地調達を余儀なくされている。

第4節 今後の展望

インドではほぼ10年毎に国勢調査 (センサス) が実施されるが、2001年センサスにおいて初めて、ラジオ、テレビ、二輪車、四輪車などの保有状況が調査項目に加えられた。その結果は表8-6の通りであり、四輪車、二輪車の保有世帯が総世帯数のそれぞれ2.5%、11.7%にとどまっていること、とくに農村では1.3%、6.7%と低水準であることが明らかになった。平均的な所得水準も、

表8-6 四輪車、二輪車の保有状況 (2001年度)
(世帯数)

	全国 (シェア、%)		農村部 (シェア、%)		都市部 (シェア、%)	
全体	191,963,935		138,271,559		53,692,376	
四輪車保有世帯	4,801,899	2.5	1,780,493	1.3	3,021,406	5.6
二輪車保有世帯	22,484,686	11.7	9,222,638	6.7	13,262,048	24.7
自転車保有世帯	83,838,450	43.7	59,150,303	42.8	24,688,147	46.0

(注) 世帯規模 (人員数) は全国平均で5.3人、州平均は州によって4.3～6.5人。
(出所) Government of India [2003] より作成。

1人あたりGDPが500ドル程度であるなど、本格的なモータリゼーションが実現する水準には達していない。しかし、人口の増加や所得の向上、さらに都市化が進展するもとの消費パターンの変化、給与所得者の増加による消費者金融の普及などさまざまな要因をもとに、国内市場の拡大傾向については楽観的な見通しが多い。さらに近年はインドを輸出拠点としても位置づける完成車メーカーが現れて、輸出が本格化する兆しも生じている。

国内販売や輸出の拡大を実現していくうえで懸念されるのは、今後、部品の品質改善とコスト競争力強化が十分に実現するかという点である。

前節でインド自動車産業の特質の1つとして挙げた通り、国内の部品産業の基盤は、これまで国産化比率の引き上げや量産品の生産コスト引き下げといった課題について成果を上げてきた。部品メーカーの中には自社開発に力を入れ、組付用部品の供給に先立って図面や試作品を作製し組立メーカーと時間をかけて交渉していくといった慣行の根付いている企業が少なくない。完成車メーカー数が増えて生産モデルが多様化し、新モデル開発が活発になりつつある現状においても既存の部品産業の基盤が活用されているのは、そうした部品メーカーの実力を反映したものといえよう。

とはいえ部品メーカーの数は、部品の約8割を供給するACMA加盟企業が459社であるなど、いかにも少ない。部品生産のライセンスは完成車生産よりは柔軟であったものの、完成車生産台数と部品需要を予測しつつ部品供給が過剰にならないように発給されるのが原則であった。その結果、1980年代初頭まで組立生産台数が伸び悩むもとで部品生産は少数企業に集中し、部品によっては、1973年にFERAによって規制される以前に外国企業と資本・技術提携関係にあった少数企業によって寡占的に生産が行われるケースが生じたのである。たとえば1991年時点でも、ピストンリングは7社、ガasketは3社、ブレーキは3社のみと非常に少数の企業によって生産されていた。今後、競争圧力を維持しつつ増大する部品需要に 대응していくうえでは、やはり新規企業の参入が望まれよう。自動車部品メーカーの中には、外国企業との技術提携によって新規参入や成長の契機をつかみ、自動車部品の分野でグループ企業化するなど飛躍的な成長を遂げたものもある。しかし、既存企業の中でさえ、潜在的な提携先に関する情報が不足する上、そうした企業にアクセスする手段にも乏しいため、技術的な問題に対処しようと技術提携を模索してもパートナーを見

つけられないなどの壁に直面するものが少なくない。部品メーカーの1つの類型としてグループ企業が目立つのは、そうした情報の不足が新規参入企業にとってとりわけ障壁になっていることを示唆している。情報の提供やコンタクトの窓口を設けるなどによってそうしたボトルネックが解消されれば、新たな企業の参入活発化や、長年自動車部品生産に携わってきた企業の一層の成長が実現するのではないだろうか。

その他、自動車産業に限らず製造業全般に関し、労働者保護や小規模工業支援が成長の阻害要因になっているとの指摘もあるが、これらの問題が自動車産業においてどの程度深刻であるのかは疑問である。労働者保護に関しては、ACMAメンバー企業のうち北部⁽¹⁵⁾に立地する186社のうち30社を抽出して質問状による調査を行った結果、26社は余剰人員を抱えておらず解雇の規制が問題とはなっていなかった。先述の通り、1993年以降の持続的な生産拡大によって余剰人員の問題はすでに軽減されていたものとみられる。さらに非熟練労働者を中心に労働者保護の適用されない非正規雇用が増えていることも、実態面で雇用の調整を容易にしている。

また、投資規制をはじめ広範な分野で規制緩和が進められる一方で、小工業支援に関する規制は基本的に継続されている。小規模工業支援との関連では、小規模企業にのみ生産が留保されるリザーベーション品目に自動車部品も多数含まれていることが問題視されがちである。しかし自動車生産分野でのリザーベーション品目は、数としては多くてもラジエーターホースや燃料タンクのキャップといった細かなゴム、プラスチック部品がほとんどであり、完成車メーカーが調達する部品にすでに組み付けられていることが多い。またラジエーター、照明機器など幾つかの重要な部品に関しては、例外規定などによって留保規制が形骸化している。そのため、リザーベーション政策によって完成車メーカーが多数の小規模企業から部品を調達しなければならず、部品調達が非効率化するという弊害は生じていない。

おわりに

インド政府は独立以降、自動車産業において新規参入や拡張投資を規制し、

部品の国産化を義務付けるなどの管理・規制政策をとった。自動車産業の特質として挙げた地場アSEMBラーと部品メーカーは、規制によって成長を抑制された側面のある一方、外国企業との競争から隔離された間に成長の基盤を構築したと考えられる。その結果、1993年に内外資本の投資が自由化されると、新規参入した外資企業にもまして自由化以前に参入していた完成車メーカーは生産台数を急速に拡大し、部品産業も輸出超過となった。インド自動車産業は、80年代半ばに合弁企業の設立や技術提携を自由化することによって新しい技術を導入し、1990年代に参入制限を廃止して技術を蓄積した完成車企業と外資系完成車企業間で競争を促したという、段階を踏んだ政策と政策変更のタイミングが奏功した事例といえるのではないだろうか。

【注】

- (1) 現地の業界団体であるインド自動車工業会（Society of Indian Automobile Manufacturers: SIAM）の分類に従うと、インドの自動車産業は四／六輪車（以下、四輪車）、二輪車、三輪車、トラクターの完成車生産と部品生産で構成され、四輪車は乗用自動車（Passenger Vehicles）、商用自動車、ジープ、二輪車はモーターサイクル、スクーター、モペットである。乗用自動車は乗用車（Passenger Cars）、Multi Utility Vehicles（MUV）、Multi Purpose Vehicles（MPV）の総称であり、商用自動車は軽商用車、バス・トラックの総称である。MUV、MPVは、日本ではレクリエーションビークル（RV）、スポーツユーティリティービークル（SUV）などと呼ばれるものに相当する、やや車高が高く乗員や荷物の容量の大き目の車種を指す。2001年にMPVという分類が新たに設けられた後はMUVがUtility Vehicles（UV）と呼称されることもあるが、本論ではMUVという分類名で統一した。なお、インドには自動車産業関連の業界団体が幾つかあるが、代表的なものは、完成車メーカーの加盟するSIAM、部品メーカーの加盟するインド自動車部品工業会（Automotive Component Manufacturers Association of India: ACMA）である。
- (2) SIAMが毎月発表する、完成車メーカー毎の国内販売台数と輸出台数の合計。ほぼ国内生産台数に近い数字であるとみなすことができる。
- (3) 社団法人日本自動車工業会のウェブサイトより。
- (4) 本田技研工業株式会社広報部世界二輪車概況編集室〔2004〕より。
- (5) 後出の表8-6を参照。
- (6) 注（1）で定義した乗用車に、貨物運送用でないジープ、軽商用車を含む。
- (7) 下山・佐藤〔1986〕。

- (8) Government of India [1953; 1956; 1969; 1973].
- (9) 段階的国産化計画とは、政府による一定の国産化比率達成の義務付け。産業・企業ごとに定められた。
- (10) 表8-4中の設立年は1981年であるが、これは合併する以前の国営企業の設立年である。
- (11) インドの輸入関税は関税法に基づき基本関税と追加（相殺）関税で構成されるが、追加（相殺）関税は、国内の物品税によって国産品が輸入品に対して割高になることを回避するための税であり、基本的に物品税と同率が課される。乗用車は完成車が24%、部品が16%、二輪車に関しては完成品、部品とも16%である。なお追加（相殺）関税は、輸入品評価額に基本関税額を加えた金額に対して賦課される。
- (12) 年次工業統計の対象は、①過去12カ月の間に1日でも電力を利用しかつ10人以上の労働者が生産に従事した事業所、または②電力を利用せずかつ20人以上の労働者が生産に従事した事業所、と定義されるファクトリー・セクターである。
- (13) 1988/89年度までは産業分類コード（National Industrial Classification: NIC）1987の三桁分類で374: Manufacturing of Motor Vehicles and Partsと375: Manufacturing of Motor-cycles, Scooters and Partsの合計を、1989/90年度からは374の一部が373として分類上分けられたので、373: Manufacturing of passenger motor vehicles (e.g. motor buses/lorries/ambulances etc.) and Parts, 374: Manufacturing of Motor Cars, jeeps & station wagons & manufacturing of special purpose light motor cars, and Partsと375: Manufacturing of Motor-cycles, Scooters and Partsの合計を自動車産業と捉えた。
- (14) 島根 [1999]。
- (15) インドの地域分類にはさまざまな定義が用いられるが、ここでは注（1）に示した業界団体であるのACMA定義に依拠した。

【参考文献】

〈日本語文献〉

島根良枝 [1999] 「インド乗用車産業の形成過程－企業間関係の視点から－」『アジア経済』第40巻第8号 pp.2-36。

下山瑛二・佐藤宏 [1986] 『インドにおける産業統制と産業許可制度』〔経済協力シリーズ（法律）129〕アジア経済研究所。

社団法人日本自動車工業会のウェブサイト (<http://www.jama.or.jp/index.html>)

友澤和夫 [1999] 『工業空間の形成と構造』大明堂。

本田技研工業株式会社広報部世界二輪車概況編集室 [2004] 「2004年度版世界二輪車概況」 本田技研工業株式会社

〈英語文献〉

Agarwal, R. N. [1987] *Corporate Investment and Financing Behaviour: An Econometric Analysis of Indian Automobile Industry*, Delhi: Commonwealth Publishers.

All-India Automobile & Ancillary Industries Association [1966; 1967; 1971] *Automobile Ancillary Industry*, Bombay: Shri S. Panikar.

Automotive Component Manufacturers Association of India [various issues] *Facts & Figures: Automotive Industry of India*, Mumbai: Vishnu Mathur.

—— [various issues] *The Indian Automotive Industry Buyer's Guide*, New Delhi: Dot Prints.

Basant, Rakesh, Pankaj Chandra and Trilochan Sastry [1999] *Ancillarization of the Auto-Component Sector in India: Strategies for Capability Building and Integration in Global Markets of Small Scale Firms: Final Report*, Ahmedabad: Indian Institute of Management Ahmedabad.

Development Council for Automobiles and Allied Industries (1975-77) [1977] *Report of the Panel on Production Targets and Inputs Required for Automobiles, Ancillaries and Allied Industries*, Bombay: Association of Indian Automobiles Manufacturers.

Development Council for Automobiles and Allied Industries [1984] *Perspective Plan for Growth of Automobile and Allied Industry*, Bombay: Association of Indian Automobiles Manufacturers.

Hamaguchi T. [1985] “Prospects for Self-Reliance and Indigenisation in Automobile Industry, Case of Maruti Suzuki Project,” *Economic and Political Weekly*, 20 (35), pp.M-115-M-112.

Hindustan Motors Limited, Department of Economic & Market Research [1967] *Automobile Facts & Figures*, Calcutta: N. K. Gossain & Co. Private Ltd.

Kathuria, Sanjay [1996] *Competing Through Technology and Manufacturing: A Study of the Indian Commercial Vehicles Industry*, Delhi: Oxford University Press.

Kathuria, Sanjay and Vandana Verma [1990] *Competitiveness of the Indian Commercial Vehicles Industry: An Exploration*, New Delhi: Indian Council for

Research on International Economic Relations.

Krueger, O. Anne [1970] “The Costs and Benefits of Detailed Planning: A Case Study of the Indian Automobile Ancillary Industry,” Paper presented to the Second World Congress of the Econometric Society (place of issue unknown).

Lall, Sanjaya [1980] “Vertical Inter-Firm Linkages in LDCs: An Empirical Study,” *Oxford Bulletin of Economics and Statistics*, 42 (3), pp.203-26.

Narayana D., Mridul Eapen and Chandan Mukherjee [1992] “Growth, Technical Dynamism and Policy Change in the Indian Motor Vehicle Industry,” in Ghosh. A., et al. eds., *Indian Industrialization: Structure and Policy Issues*, Delhi: Oxford University Press.

National Council of Applied Economic Research [1999] *Spurious Automotive Components Market Size and Consequences Volume I (Main Report)*, New Delhi: National Council of Applied Economic Research.

Panda, Hrushikesh and Hiroyuki Oba [2000] “Liberalisation and Strategy of Growth of The Indian Automobile Firms,” *Reitaku International Journal of Economic Studies*, 8 (2), pp.1-22.

Small Industries Development Bank of India [1999] *SIDBI Report on Small Scale Industries Sector 1999*, Faridabad: Thomson Press.

——— [2000] *SIDBI Report on Small Scale Industries Sector 2000*, Faridabad: Thomson Press.

〈政府刊行物〉

Government of India, Central Statistical Organisation (Industrial Statistics Wing) [various issues] *Annual Survey of Industries*, Kolkata.

Government of India, Ministry of Commerce and Industry [1960] *Ad Hoc Committee Report on the Automobile Industry*, New Delhi.

Government of India, Ministry of Industrial Development & Company Affairs [1968] *Fourth Five Year Plan (1969-1974) : Report of the Working Group for Transport Equipment* (place of issue unknown).

Government of India, Ministry of Industry, Bureau of Industrial Costs and Prices [1988] *Auto Ancillaries*, New Delhi.

Government of India, Ministry of Industry, Department of SSI, Development Commissioner [1994] *List of Items Reserved for Exclusive Manufacture in Small Scale Sector*, New Delhi.

Government of India, Ministry of Industry [1997] *Report of the Expert Committee on Small Scale Enterprises* (Chairman Shri Abid Hussain), New Delhi.

Government of India, Office of General & Census Commissioner [2003] *Census of India 2001 Tables on Housing, Household Amenities and Assets*, Delhi.

Government of India, Tariff Commission [1953] *Automobile Manufacture in India*, Bombay.

—— [1956] *Automobile Manufacture in India*, Bombay.

—— [1969] *Report on the Continuance of Protection to the Automobile Industry*, Bombay.

—— [1973] *Review of the Automobile Ancillary Industry*, Bombay.